Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8409**
18. Wahlperiode 11.05.2016

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/8231 –**

Rechtliche Bindungswirkung des Begriffs „wesentliche Kostensteigerungen" im deutsch-dänischen Staatsvertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Planungen einer Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) sind mittlerweile über 30 Jahre alt. Im Jahr 1984 nahm der Europäische Runde Tisch Industrieller diese Verbindung in sein Forderungskonzept „Missing Links" auf. Nach jahrzehntelangem Hin und Her – auch um die Frage „Brücke oder Tunnel" – scheinen sich seit der Ratifizierung des deutsch-dänischen Staatsvertrags zum Bau der Querung im Frühjahr 2009 die Pläne zu verfestigen. Aktuell geht es um die Planung des längsten Absenktunnels der Welt, der Lolland mit Fehmarn verbinden soll.

Der Nutzen dieses milliardenschweren Projekts ist im Verhältnis zu den Kosten für Mensch und Umwelt fraglich. Letztlich würde eine feste Beltquerung die Reisezeit zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen nur um wenige Minuten verkürzen. Parallel gibt es einen Fährverkehr, der ganzjährig im 30-Minuten-Takt zwischen den Inseln pendelt.

Es ist aus Sicht der Fragesteller zu befürchten, dass sich die Realisierung einer festen Beltquerung nach dem Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 zu einem weiteren Milliardengrab in der Verkehrspolitik des Bundes entwickeln wird. Die eigentliche Querung wird vom Königreich Dänemark finanziert und gebaut und durch Mauteinnahmen über einen Zeitraum von 39 Jahren refinanziert. Auf deutscher Seite fallen Kosten für die Ertüchtigung der sogenannten Hinterlandanbindung an. Allein für die Bahnstrecke werden statt der ursprünglich geschätzten 800 Mio. Euro laut Bundesrechnungshof inzwischen voraussichtlich 1,7 bis 2,3 Mrd. Euro anfallen.

Die Fragesteller haben bereits mehrfach versucht, von der Bundesregierung zu erfahren, was unter dem Begriff „wesentliche Kostensteigerungen" i. S. d. Staatsvertrags zu verstehen ist. Die Bundesregierung ist den Fragen aus Sicht der Fragesteller bisher jedoch ausgewichen (Bundestagsdrucksachen 18/7778, 18/6248, 17/632).

Aus Artikel 38 Absatz 1 Satz 2 und Artikel 20 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) folgt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ein Frage- und Informationsrecht der Abgeordneten, mit dem grundsätzlich eine

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 9. Mai 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Antwortpflicht der Bundesregierung korrespondiert (BVerfG, Beschluss vom 1. Juli 2009 – 2 BvE 5/06 –, BVerfGE 124, 161, Rn. 123). Grenzen können sich nur aus dem Grundgesetz ergeben. Verweigert die Bundesregierung eine Antwort, so muss sie dies hinreichend begründen. Das Vorliegen der Voraussetzungen eines Informationsverweigerungsrechts muss substantiiert und nicht lediglich formelhaft dargelegt werden (vgl. BVerfG, Beschluss vom 17. Juni 2009 – 2 BvE 3/07; VerfGH NW, DVBl. 1994, 48).

1. Ist die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage „Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung“ (Bundestagsdrucksache 18/7778) so zu verstehen, dass sie die Steigerung der geplanten Baukosten für die Hinterlandanbindung (Bahnstrecke) der FBQ von 800 Mio. Euro auf geschätzte 1 700 Mio. Euro nicht als „wesentliche Kostensteigerung“ i. S. d. Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark ansieht (bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 bis 6 auf Bundestagsdrucksache 18/7778 verwiesen.

2. Hat es bei den Vertragsverhandlungen Gespräche o. Ä. darüber gegeben, was die Vertragsparteien jeweils unter „wesentliche Kostensteigerungen“ verstehen, auch wenn es laut einer Stellungnahme des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu den Artikeln 5 und 22 des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung „keine Festlegungen (z. B. Protokollerklärungen etc.) [gibt,] wann konkret eine wesentliche Änderung vorliegt“?

   Wurden dabei konkrete Zahlen, Spannen oder Kriterien genannt, die bei einer Einzelfallprüfung Anwendung finden?

Wie bereits in der Beantwortung früherer Anfragen ausgeführt, gibt es weder Protokoll- oder Zusatzerklärungen noch konkrete zahlenmäßige Festlegungen zur Frage der wesentlichen Kostensteigerung.

3. Auf welche Weise und mit welchem Ergebnis wurden die Kostensteigerungen zwischen den Parteien thematisiert, da die Bundesregierung zu den Fragen 4 bis 6 der Kleinen Anfrage „Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung“ (Bundestagsdrucksache 18/7778) antwortet, die Kostensteigerungen seien bekannt, beide Seiten seien aber nach wie vor entschlossen, das Projekt zu verwirklichen,?

   Wurde darüber gesprochen, ab wann die Kostensteigerungen problematisch würden und die Schwelle der Wesentlichkeit überschritten werde?

Statusberichte zur Hinterlandanbindung in Dänemark und Deutschland sind regelmäßig Gegenstand der Erörterung im Gemeinsamen Ausschuss gemäß Artikel 19 des Staatsvertrages.

4. Mit welcher Begründung folgt die Bundesregierung nicht der Aufforderung des Bundesrechnungshofs vom März 2015, der laut dem Fernsehmagazin „Panorama 3“ Neuverhandlungen zur FBQ gefordert hat?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat dem Rechnungsprüfungsausschuss im Juli 2015 einen entsprechenden Bericht vorgelegt.

5. In welchen Verträgen über Großprojekte wird ebenfalls der unbestimmte Rechtsbegriff der „wesentlichen Kostensteigerungen" verwendet, und wie wird er dort von den Vertragsparteien ausgelegt?

Der Bundesregierung sind keine Verträge bekannt, in denen diese Formulierung sonst noch verwendet wird.

6. Was ist nach Kenntnisstand der Bundesregierung die Ursache für die erhöhte Kostenschätzung für die in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage „Geplanter Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung" (Bundestagsdrucksache 18/6030) auf rund 109 Mio. Euro geschätzten Kosten für den vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost – Puttgarden, die im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) mit insgesamt 249,4 Mio. Euro veranschlagt worden sind?

Die in der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/6248 genannten Kosten für den vierstreifigen Ausbau der B 207, AS Heiligenhafen-Ost – Puttgarden, beziehen sich ausdrücklich auf den Ausbau der Strecke ohne Fehmarnsundbrücke. Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ist hingegen der Ausbau der B 207 AS Heiligenhafen-Ost – Puttgarden inklusive der Fehmarnsundbrücke mit insgesamt 249,4 Mio. Euro veranschlagt.

7. Wie konnten nach Kenntnis der Bundesregierung die in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage „Geplanter Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung" (Bundestagsdrucksache 18/6248) auf etwa 1,7 Mrd. Euro geschätzten Kosten für die Schienenanbindung zur FBQ im BVWP auf 1,517 Mrd. Euro gesenkt werden?

   Welche Teilmaßnahmen sind im BVWP kostengünstiger geschätzt worden (bitte nach Teilmaßnahme und Kostenhöhe aufschlüsseln)?

Die Differenz ergibt sich, da die im Rahmen der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung im BVWP durch einen unabhängigen Gutachter durchgeführte Kostenberechnung von pauschalen Risiken und Planungskosten bezogen auf die Baukosten ausgeht, während bei den Kostenangaben der DB Netz AG dem Planungsstand entsprechende Werte (Bau- und Planungskosten, Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit) zu einem bestimmten Preisstand geschätzt werden.

In der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung des Projekt-Informationssystems zum BVWP Entwurf wird darauf hingewiesen, dass in nachfolgenden Planungsstufen der Verlauf der Trasse noch geändert werden kann.

8. Weswegen ist in der Maßnahmenbeschreibung zur Aus-/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) im BVWP keine neue Verkehrsstation in Ratekau genannt worden?

   Ist eine neue Verkehrsstation in Ratekau eingeplant, und wenn ja, aus welchen Mitteln wird sie finanziert werden?

An der bestehenden Strecke wird derzeit die Verkehrsstation Ratekau von Reisezügen nicht bedient. Da das Land Schleswig-Holstein eine Haltestelle an der neuen Trasse wünscht, erfolgt die Finanzierung aus Landesmitteln.

9. Ist in der Maßnahmenbeschreibung zur Aus-/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) im BVWP bei der Teilmaßnahme „Gleis und Elektrifizierung Göhl – Puttgarden mit zweigleisiger Fehmarnsundbrücke" auch der Neubau der Fehmarnsundbrücke mit einbezogen?

   Wenn ja, welche Kosten sind für den Bau einer neuen Fehmarnsundbrücke sowie für den Bau und für die Elektrifizierung der zweigleisigen Schienenstrecke eingeplant (bitte nach Teilmaßnahme und Kostenhöhe aufschlüsseln)?

Ja. Die für den neuen BVWP von den Gutachtern des Bundes ermittelten Kosten für das zweite Gleis und die Elektrifizierung Göhl – Puttgarden mit zweigleisiger Fehmarnsundbrücke belaufen sich auf ca. 560 Mio. Euro. Darin ist ein pauschaler Kostenansatz für eine neue zweigleisige Fehmarnsundbrücke in Höhe von ca. 120 Mio. Euro enthalten. Belastbare Zahlen liegen voraussichtlich Ende 2017 (Abschluss der Vorplanung) vor.

10. Ist die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage „Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung" (Bundestagsdrucksache 18/7778) so zu verstehen, dass die am 11. November 2010 vom damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgestellte Evaluierungsmethodik, die Dank der Anwendung des Begriffs der „sunk costs" für den Tunnel und die dänische Hinterlandanbindung zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,7 kam, weiterhin als Grundlage für die Planung des deutschen Teilprojekts der FBQ dienen soll?

Der Begriff „sunk costs" ist weder im Zusammenhang mit der Bewertung des Planfalls 3 „Deutsche Hinterlandanbindung zur FBQ" der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundeschienenwege vom 11. November 2010 noch in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage „Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung" (Bundestagsdrucksache 18/7778) von der Bundesregierung ver- oder angewendet worden.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333